



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT  
EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

**PATENTSCHRIFT**

Veröffentlicht am 1. Februar 1951

Klasse **126b**

Gesuch eingereicht: 25. Januar 1949, 21 Uhr. — Patent eingetragen: 31. Oktober 1950.

**HAUPTPATENT**

**Hermann Trümpy, Glarus (Schweiz).**

**Motorfahrzeug.**

Die Erfindung betrifft ein Motorfahrzeug mit Hinterradantrieb und unabhängig voneinander abgefederten, an in senkrechten Querebenen des Fahrzeugrahmens schwingbaren 5 Lenkern gelagerten Hinterrädern.

Gemäß der Erfindung bilden die Radlenker und eine die Räder verbindende, auf und ab schwingbare Achsbrücke mit dem Ausgleichsgetriebegehäuse ein auf nach hinten 10 ragende Bolzen des Fahrzeugrahmens aufgeschobenes Aggregat, wobei die Schwingachsen der Radlenker mit dem Fahrzeugrahmen durch parallel zu den Axen der Befestigungs- 15 sionsstahlfedern lösbar verbunden sind.

In der Zeichnung ist eine beispielsweise Ausführungsform des Erfindungsgegenstandes dargestellt.

Fig. 1 ist eine rückseitige Ansicht der Hinterrachspartie des Motorfahrzeuges, 20

Fig. 2 ein Grundriß und

Fig. 3 ein senkrechter Schnitt gemäß Linie A—A in Fig. 2.

Mit 1 ist das Ausgleichsgetriebegehäuse bezeichnet, das mit seitwärts ausladenden Armen 1a und 1b versehen ist. Die Radlenker 2 sind an den je mit einer Lagermuffe 3 versehenen Enden dieser Arme 1a und 1b in einer senkrechten, zum Fahrzeugrahmen 4 30 quergerichteten Ebene mittels Achszapfen 5 schwingbar gelagert. Die beiden Fahrzeugräder sind durch ein starres, eine Achsbrücke 6 bildendes, auf und ab schwingbares Rohr

miteinander verbunden. Diese Achsbrücke 6 ist durch einen dreieckförmigen Lenker 7 am 35 Ausgleichsgetriebegehäuse 1 mittels eines waagrechteten Querzapfens 8 angelenkt. Die nach hinten gerichtete Spitze dieses Dreiecklenkers bildet eine Kugelpfanne 9, in die ein oberseitig in der Mitte der Achsbrücke 6 ange- 40 ordneter Kugelzapfen 10 (Fig. 3) eingreift, mittels welchem die Brücke 6 am Dreiecklenker 7 kippbar gehalten ist. Das Ausgleichsgetriebegehäuse 1 bildet mit seinen Armen 1a und 1b, dem Dreiecklenker 7, den Radlenkern 45 2 und der Achsbrücke 6 ein Aggregat, das mittels dreier muffenartiger Befestigungsorgane 11, von denen die zwei seitlichen an den Armen 1a und 1b und das mittlere am Gehäuse 1 angeordnet sind, auf drei rück- 50 seitig am Fahrzeugrahmen angeordnete Zapfen 12 unter Zwischenlage elastischer Büchsen 13 aufgeschoben und an diesen festgeschraubt ist. Die beiden Achszapfen 5 der Radlenker 2 sind mit dem Fahrzeugrahmen durch je einen 55 parallel zu den Axen der Befestigungsorgane 11 für das Achsaggregat gerichteten Torsionsfederstab 15 verdrehbar verbunden, wobei das vordere Ende des Federstabes an einer Querstrebe 14 des Fahrzeugrahmens unverdrehbar befestigt und dessen hinteres Ende über eine verdreh- und einstellbare Zahnflanschkupplung 16 mit je dem einen Schenkel des Radlenkers 2 durch 60 den Achszapfen 5 verschraubt ist. 65

Die beschriebene Ausbildung ermöglicht ein einfaches Abmontieren des Hinterachs-

aggregates samt den zum Antrieb der Räder und ihrer Stabilisierung erforderlichen Teilen ohne Veränderung der genau eingestellten gegenseitigen Lage derselben und ein Anmon-  
5 tieren der außerhalb des Fahrzeuges in ge-  
nauer gegenseitiger Einstellung zu einem  
Aggregat zusammengebauten Radlagerungs-  
teile an den Fahrzeugrahmen.

#### PATENTANSPRUCH:

10 Motorfahrzeug mit Hinterradantrieb und  
unabhängig voneinander abgefederten, an in  
senkrechten Querebenen des Fahrzeugrahmens  
schwingbaren Lenkern gelagerten Hinter-  
rädern, dadurch gekennzeichnet, daß die Rad-  
15 lenker und eine die Räder verbindende, auf  
und ab schwingbare Achsbrücke mit dem Aus-  
gleichsgetriebegehäuse ein auf nach hinten  
ragende Bolzen des Fahrzeugrahmens aufge-  
schobenes Aggregat bilden, wobei die Schwing-

achsen der Radlenker mit dem Fahrzeugrah- 20  
men durch parallel zu den Axen der Befesti-  
gungsbolzen für das Achsaggregat gerichtete  
Torsionsstabfedern lösbar verbunden sind.

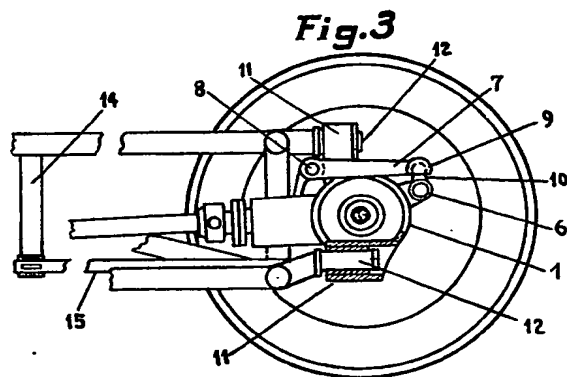
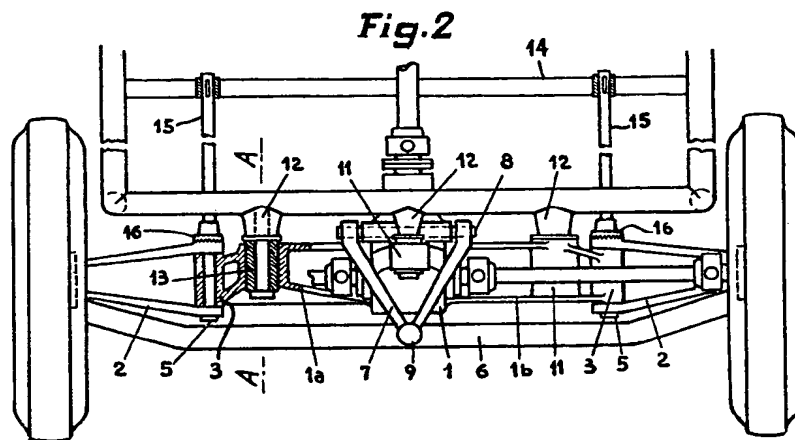
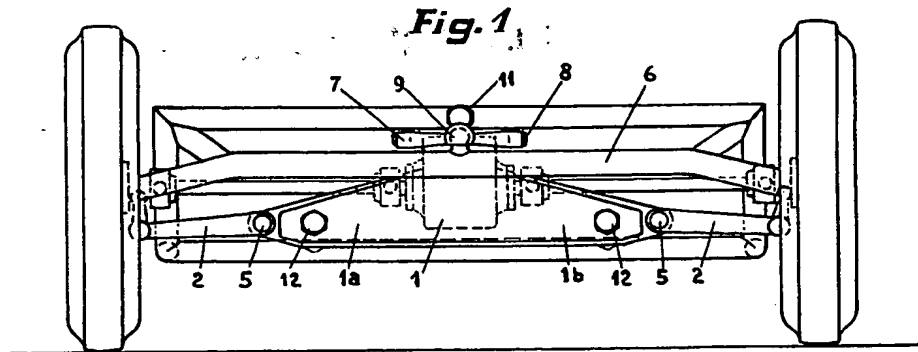
#### UNTERANSPRÜCHE:

1. Motorfahrzeug nach Patentanspruch, da- 25  
durch gekennzeichnet, daß die Achsbrücke  
mit dem Ausgleichsgetriebegehäuse durch  
einen dreieckförmigen Lenker verbunden ist,  
dessen Basis am Getriebegehäuse und dessen  
Spitze mittels eines Kugelgelenkes in der 30  
Mitte der Achsbrücke angelenkt ist.

2. Motorfahrzeug nach Patentanspruch, da-  
durch gekennzeichnet, daß zwischen den zur  
Befestigung des Achsaggregates verwendeten  
Bolzen des Fahrzeugrahmens und den auf 35  
diese aufgeschobenen rohrförmigen Befesti-  
gungsorganen des Achsaggregates elastische  
Büchsen angeordnet sind.

Hermann Trümpy.

Vertreter: Paul Feremutsch, Zürich.



**THIS PAGE BLANK (USPTO)**